

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Kristian Ronneburg und Tobias Schulze (LINKE)**

vom 11. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Februar 2021)

zum Thema:

**Winterdienst auf Radverkehrsanlagen**

und **Antwort** vom 02. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. März 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE) und  
Herrn Abgeordneten Tobias Schulze (LINKE)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26636**  
**vom 11.02.2021**  
**über Winterdienst auf Radverkehrsanlagen**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Abstimmungen und Vereinbarungen mit den BSR enthält der Streuplan zur Reinigung der Fahrradstreifen, Fahrradwege und im speziellen der nach StVO benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 1:

Der Streuplan, der vor jedem Winter neu erstellt wird, enthält eine Aufzählung von öffentlichen Straßen einschließlich Radfahrstreifen die aufgrund ihrer besonderen Verkehrsbedeutung der Einsatzstufe 1 zugeordnet sind. Zudem sind besondere Gefahrenstellen des öffentlichen Straßenlandes aufgeführt. Die Durchführung des Winterdienstes auf den öffentlichen Straßen wird durch das Straßenreinigungsgesetz geregelt.

Frage 2:

Welche Vorschriften und Regelungen gibt es über das Straßenreinigungsgesetz hinaus zum Einsatz von Streu- und Enteisungsmitteln auf Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 2:

Über das Straßenreinigungsgesetz hinaus, zum Beispiel im Mobilitätsgesetz, gibt es für den Bereich der öffentlichen Straßen einschließlich der Radverkehrsanlagen keine weiteren Vorschriften und Regelungen über den Einsatz von Streu- und Auftaumitteln. In den Vorgaben für die Radverkehrsplanung ist geregelt, dass in Zusammenarbeit mit den BSR die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen zur Beseitigung von Laub, Schnee und Eis verbessert werden soll.

Frage 3:

Wie viele Räumfahrzeuge stehen der BSR zur Verfügung, um Fahrradwege und Radverkehrsanlagen zu räumen?

Frage 4:

Ist die eingesetzten Räumtechnik geeignet und ausreichend verfügbar, um eine zeitnahe Räumung von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten?

Antwort zu 3 und 4:

Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) teilen hierzu mit:  
„Radwege werden über Unterauftragnehmer im Auftrag der BSR bearbeitet. Für die Unterauftragnehmer ist vertraglich geregelt, dass sie im ausreichendem Maß Kapazitäten zur Verfügung haben, um die gesetzlichen Aufgaben zu erfüllen.“

Frage 5:

Warum werden Radwege nicht bevorzugt geräumt, obwohl die Verletzungsfahrer größer ist?

Antwort zu 5:

Die gesetzliche Grundlage für den Winterdienst auf Radwegen ist das Straßenreinigungsgesetz (§ 3 Abs. 9). Danach findet die Schneeräumung zeitnah zu den Maßnahmen auf den Fahrbahnen der Einsatzstufe 1 statt. Eine Bevorzugung von Radwegen sieht das Straßenreinigungsgesetz nicht vor. Eine zeitnahe Räumung der Radwege ist sinnvoll und praktikabel, weil dadurch von Schneepflügen verursachte Schneeanhäufungen auf den Radwegen gleich im Anschluss wieder beseitigt werden können.

Frage 6:

Aus welchem Grund werden beim Räumen und Streuen von Fahrbahnen Fahrradstreifen, anders als mit der BSR vereinbart, regelmäßig nicht mit geräumt und gestreut?

Antwort zu 6:

Die BSR teilen hierzu mit:  
„Die Bearbeitung von Radfahrstreifen erfolgt entsprechend dem Straßenreinigungsgesetz. Weil Radfahrstreifen aber wesentlich weniger befahren werden, verteilt sich das

Auftaumittel hier wesentlich langsamer und es entsteht teilweise der Eindruck, dass eine gleichwertige Bearbeitung nicht stattgefunden hat.“

Frage 7:

Was tut der Senat, damit die Vereinbarung mit der BSR zum Räumen und Streuen der Radstreifen auf Fahrbahnen eingehalten werden?

Antwort zu 7:

Die BSR sind eine Anstalt des öffentlichen Rechts und führen daher ihre Aufgaben in eigener Verantwortung durch. Die Aufgaben hierzu sind den BSR vom Gesetzgeber übertragen worden. Eine Fachaufsicht ist hierbei nicht gegeben. Gleichwohl finden Abstimmungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mit den BSR statt, um eine verbesserte Räumung der Radverkehrsanlagen zu erreichen.

Frage 8:

Welche Vorkehrungen werden getroffen, um Radfahrenden eine möglichst gefahrlose Nutzung der Fahrbahn zu ermöglichen, falls Radwege und -streifen nicht befahrbar sind?

Antwort zu 8:

Alle Verkehrsteilnehmenden sind insbesondere bei schwierigen Witterungsbedingungen zu besonderer Rücksicht angehalten. Es wird zudem angestrebt, dass die wichtigsten Radverkehrsverbindungen gefahrlos befahrbar sind.

Frage 9:

Welche Erkenntnisse hat der Senat zur Bedeutung des Radverkehrs in den Wintermonaten – nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Corona-Krise?

Antwort zu 9:

Die im Stadtgebiet installierten automatischen Raddauerzählstellen ermöglichen einen detaillierten Überblick über die Entwicklung des Radverkehrs in Berlin. Auf der Homepage der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz können unter dem folgenden Link

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/zaehlstellen-und-fahrradbarometer/karte/>

Daten der automatischen Raddauerzählstellen eingesehen und die Entwicklung des Radverkehrs monatsbezogen dargestellt werden.

Frage 10:

Über welche technischen und personellen Ressourcen verfügt die BSR um durch Poller gesicherte Radwege zu räumen und werden diese als ausreichend eingeschätzt?

Antwort zu 10:

Die BSR haben hierzu mitgeteilt, dass die geschützten Radfahrstreifen gemäß den Regelungen des Straßenreinigungsgesetzes im Rahmen des Winterdienstes bearbeitet werden. Es findet eine Schneeräumung und Glättebeseitigung mit Auftaumitteln statt. Die Bearbeitung der geschützten Radfahrstreifen ist im Gegensatz zu ungeschützten Radfahrstreifen aufgrund der baulichen Abgrenzung nicht zeitgleich mit der Fahrbahn möglich. Für die mit Pollern oder ähnlichen Vorrichtungen abgetrennten Radfahrstreifen müssen Spezialfahrzeuge eingesetzt werden, die diese im Rahmen gesonderter Winterdienstouren bearbeiten. Die Touren für den Winterdienst auf Fahrbahnen und die gesonderten Touren für die Bearbeitung geschützter Radfahrstreifen starten jedoch grundsätzlich zur selben Zeit von unseren Betriebshöfen, so dass eine zeitnahe Bearbeitung der geschützten Radfahrstreifen sichergestellt wird.

Die Bearbeitung von geschützten Radfahrstreifen ist mit personellem und technischem Zusatzaufwand im Vergleich zu ungeschützten Radfahrstreifen verbunden. Mit steigender Zahl der geschützten Radfahrstreifen steigt auch der personelle und technische Aufwand.

Berlin, den 02.03.2021

In Vertretung

Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz